

Eccetto che non esista una lega di resistenza. Ma allora i piemontesi dicano ai loro compagni liguri e lombardi che, da buoni alleati e perfetti cavalieri, dichiarino che non vogliono la direttissima fino a che non sarà loro concessa la Cartosio.

Ma io temo che non si farà nè l'una, nè l'altra; e sarebbero 300 milioni risparmiati all'erario dello Stato. (*ilarità*).

Onorevoli colleghi, con la applicazione della trazione elettrica alla linea di Ovada, che ha una pendenza non superiore al 16 per mille, si potrà trainare un treno di 18 carri ogni mezz'ora. Per la Busalla, che ha la pendenza del 35 per mille, si calcola ogni 10 minuti. Ma per la Ovada ad un solo binario, bisogna essere più larghi nelle previsioni. Si potranno così trasportare 40 treni al giorno di 18 carri, in totale carri 720, quantità più che sufficiente per trasportare metà del movimento odierno del porto, e di un terzo quando in un ventennio il movimento stesso avrà raggiunto i dieci milioni di tonnellate.

La mia proposta quindi non mi sembra cosa disprezzabile, e merita invece di essere presa in seria considerazione.

Se fossi amante di polemica potrei contrapporre qualche osservazione all'amico onorevole Reggio all'asserzione da lui fatta, per abbassare la potenzialità delle linee presenti, di coefficienti pratici ancora da applicare, e potrei dirgli che, leggendo meglio la relazione Adamoli, potrebbe in essa trovare che di coefficienti pratici se ne è già tenuto calcolo, specialmente per la trazione elettrica sulla Busalla (Vedi pagina 188).

REGGIO. Non ho tenuto precisamente conto di questo. (*Interruzioni — Commenti*).

BRIZZOLESI. Ma andrei troppo per le lunghe, ed è meglio che io mi taccia, convinto che la mia proposta che ha il pregio della poca spesa, di una potenzialità abbastanza rilevante e di pronta attuabilità — poco più di un anno — dovrà definitivamente trionfare.

Me l'auguro per l'immediato beneficio del porto di Genova e per il bene, pur non trascurabile, del contribuente italiano. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza degli onorevoli Agnetti, Cardani, Faelli, al ministro dei lavori pubblici: « sulla necessità di un nuovo valico che unisca Genova colla media valle del Po, usufruendo in parte della linea già esistente Parma-Spezia ».

L'onorevole Agnetti ha facoltà di svolgerla

AGNETTI. Onorevoli colleghi, per procurarmi la benevolenza vostra e quella dell'onorevole ministro, sarò brevissimo.

La interpellanza che ho presentato e che intendo svolgere nel più breve spazio di tempo possibile, riguarda il valico appenninico che dovrebbe congiungere con via quasi diretta passando per Borgotaro, Genova a Parma, che dovrebbe mettere cioè in diretta comunicazione il massimo porto ligure colle ubertose e feraci pianure Emiliane e Lombardo-Venete.

E per tenere il mio proposito di essere breve, non accennerò alle speranze, alle ansie, alle aspirazioni che per più di mezzo secolo tennero vivo il cuore di quelle regioni, solo permettetemi che io vi dica che fin dal 1845 costituivasi in Parma un Comitato per lo studio di un progetto per una linea che conducesse al mare e poscia a Genova. Ed altri tre Comitati ed altri studi si succedettero; quando nel 1879 anche la provincia di Genova cominciò ad occuparsi seriamente di questo valico ed inviava al Governo di allora un voto solenne per lo studio e la costruzione di un braccio ferroviario Genova-Borgotaro, voto che ripeté nel 1885, stanziando anche una considerevole somma per lo studio di un accurato progetto.

E fu il 30 aprile 1905 che i rappresentanti delle due provincie, ad una solenne adunanza tenutasi in Parma ed alla quale trovavansi presenti ed aderenti i rappresentanti delle provincie di Reggio Emilia, Modena, Bologna, Mantova, Ferrara e Verona, che si rinnovarono più fervidi i voti di buon successo e che si decise concordi di ridare all'egregio ingegner Carlo Navone il mandato di rivedere in loco, di rinnovare gli studi di un progetto che già da anni, con vero amore di scienziato aveva preparato studiando palmo per palmo tutto il terreno dell'Appennino Ligure e Parmense.

Ed abbenchè nel secondo volume della sua relazione sul porto di Genova la regia Commissione, presieduta dall'illustre senatore Adamoli, non si mostri molto benevola a tale progetto, forse aspirando a difficili perfezioni, ciò nullameno, anche a giudizio di dotti e valenti ingegneri, esso progetto resta ammirevole e riuscitissimo.

Con questo progetto Navone intanto resta assodato un dato di fatto e dato di fatto importantissimo, che è questo. La distanza attuale fra Genova e Parma è di 206 chilo-